

DOSSIER DE PRESSE :

Qualité de l'air autour de la RN 113, 20 ans de fabrique du mensonge.

...fet absorber un trafic de plus de 70 000 véhicules, et les projections avancent même le chiffre de 80 000 pour les années à venir, dont la moitié, ou presque, de camions. " Un nouveau pont autoroutier, ce serait une bouffée

AMÉNAGEMENT SUR LA ROUTE DU CONTOURNEMENT

"Ce contournement autoroutier, c'est une nécessité, pas un confort !" MONICA MICHEL

Poster

Patrick de Carolis @CarolisPatrick

Sais-tu aussi que le tracé du projet ne traverse en aucun cas le périmètre du Parc Naturel de Camargue? 🌿

Sais-tu qu'à l'heure actuelle la santé de +5000 Arlésiens qui vivent à -150 mètres de la RN113 actuelle est menacée? 😞

Sais-tu que nous y recensons +200 accidents par an?

5:38 PM · 31 janv. 2022

1 Repost 6 J'aime

Arles reçoit un buste de Van Gogh en cadeau...

Les agriculteurs prennent position contre le contournement

Des représentants des distributeurs, des producteurs de bois de Crau et des éleveurs se sont réunis pour...

Arles reçoit un buste de Van Gogh en cadeau...

Arles reçoit un buste de Van Gogh en cadeau...

Arles reçoit un buste de Van Gogh en cadeau...

À Arles, le projet d'autoroute n'en finit pas de semer la discorde

Par Guillaume Molletier

Publié le 27/04/2021 à 17:05, mis à jour le 27/04/2021 à 17:05



ENQUÊTE - Dessiné dès 1996, arrêté en 2005, le fuseau autoroutier qui doit soulager les habitants de la capitale camarguaise des nuisances de la route nationale 113 semblait oublié. Une concertation tout juste achevée relance le débat.

Commissariat autoroutier d'Arles

Situation du territoire

- Qualité de l'air
- Sur le secteur d'Arles, la qualité de l'air s'améliore en 2018, conformément à la tendance générale observée depuis plus de 20 ans.
- Malgré cette baisse, les riverains de la RN113 habitent encore dans une zone dépassant les valeurs seuil définies par l'OMS



0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000

1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 8000 9000 10000

En 2020 Atmosud publiait une note technique qui s'appuyait sur un jeu de données réalisé à partir de plusieurs capteurs de pollution disséminés dans la ville de Arles (www.atmosud.org/sites/sud/files/content/migrated/atoms/files/201030_note_technique_arles_2019_atmosud.pdf). La période de relevés s'étendait sur 2019. Des données fiables pour séparer le vrai du faux dans l'implication de la RN 113 sur la pollution atmosphérique de la ville. Cette étude allait être reprise par *La Provence* avec quelques passages d'une clarté sans équivoque «Les données de la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement ndlr), livrées dans le dossier de la concertation, laissaient d'ailleurs penser à un niveau de pollution plus élevé(...). Mais les mesures, parcellaires auraient conduit à des modélisations donnant des résultats quelque peu exagérés.» « La RN 113 génère un surcroît de pollution dans son environnement proche. Cela dit, on est loin d'être à des niveaux qui dépassent l'entendement, comme certains pouvaient en être persuadés.»

Outre que les seuils de pollution étaient largement acceptables autour de la RN 113, et bien en dessous des seuils de l'OMS de l'époque (40 µg/m³ en moyenne jusqu'en 2019, 10 µg/m³ aujourd'hui), cette étude nous révélait que bien d'autres secteurs de la ville étaient soumis à des pollutions liées au trafic largement supérieures, sans que personne ne s'en alerte ou qu'une quelconque réflexion ne soit entamée.

Alors pourquoi tout focaliser sur la RN 113 au détriment des autres secteurs de la ville ? Une falsification de la réalité orchestrée par les partisans du projet d'autoroute au nord de la Camargue.

Partie 1. Les chiffres

Partie 2. Analyse de la situation

Partie 3. Sur les autres pollutions atmosphériques du territoire Discussion

Partie 1 : les chiffres

AtmoSud dispose à Arles, dans le cadre de sa mission de surveillance, d'une station de mesures implantée Boulevard des Lices permettant la surveillance en continu de l'ozone, des oxydes d'azote (dont le dioxyde d'azote) et des particules fines PM10. Cette station rend compte des niveaux présents dans l'environnement urbain de fond de la ville.

En complément de cette surveillance permanente et continue, AtmoSud a déployé en 2019/2020 :

- Une station de surveillance supplémentaire implantée au plus proche des riverains de la N113 (Arles Roquette), mesurant en continu la concentration en particules fines PM10 et en oxydes d'azote
- Plus de 20 lieux d'échantillonneurs passifs mesurant le dioxyde d'azote NO₂ à travers la ville au cours de l'année, dont les sites Arles/Roquette et Arles/Les Lices.

La campagne de mesure a été réalisée :

- Pour les stations :
- Arles/Lices (fixe), en continu sur les années 2019 et 2020
- Arles/Roquette (temporaire), entre le 1er avril 2019 et le 31 mars 2020,
- Pour les campagnes d'échantillonneurs passifs, sur deux périodes distinctes durant l'année 2019 :
- Une période estivale, du 19/06/2019 au 17/07/2019,
- Une période hivernale, du 13/11/2019 au 11/12/2019.

Tableau 2 : Concentrations moyennes par campagne et estimation annuelle en NO₂ (µg/m³)

Point	Adresse	Influence	Concentration moyenne annuelle en NO ₂ (µg/m ³)	Concentration maximale horaire en NO ₂ (µg/m ³)	Concentration maximale journalière en NO ₂ (µg/m ³)
1	Rue Jules Formigé, Arles	Trafic	23	-	-
2	Place Paul Doumer, Arles	Urbain	18	-	-
3	Avenue Président René Coty / Avenue de Stalingrad, Arles	Trafic	22	-	-
4	Avenue de Hongrie, Arles	Urbain	18	-	-
5	Place Voltaire, Arles	Urbain	20	-	-
6	Boulevard Emile Combes, Arles	Trafic	34	-	-
7 Station Arles Lices	7 Boulevard des Lices, Arles	Urbain	18	112	49
8	Avenue du maréchal Leclerc / Rue Parmentier, Arles	Trafic	31	-	-
9	Place Antonelle, Arles	Trafic	33	-	-
10 Station Arles/Roquette	92 Boulevard Georges Clémenceau, Arles	Trafic	25	173	58
11	Place Constantin / Rue du Grand Prieuré, Arles	Urbain	15	-	-
12	Rue de la Verrerie, Arles	Trafic	27	-	-
13	Rue Martin Luther King, Arles	Urbain	19	-	-
14	Rue Gerald Rey, Arles	Urbain	12	-	-
15	Avenue Bachaga Saïd BouAlem, Arles	Urbain	19	-	-
16	Rue Gaspard Monge / Jean Charcot, Arles	Urbain	20	-	-
17	Chemin de l'usine d'engrais, Arles	Périurbain	15	-	-
18	Route d'Avignon, Arles	Trafic	18	-	-
19	Rue Jean Charcot, Arles	Trafic	22	-	-
20	Tour de l'écorchoir, Arles	Trafic	25	-	-
21	Avenue des Arches, Arles	Trafic	23	-	-
22	Route d'Avignon / Route de la Crau, Arles	Trafic	29	-	-
23	Zone d'activité, Saint-Martin-de-Crau	Urbain	16	-	-
24	Zone d'activité, Saint-Martin-de-Crau	Urbain	16	-	-

Pour mémoire, la valeur limite annuelle en NO₂ est de 40 µg/m³ en moyenne annuelle.

Le dioxyde d'azote (NO₂) a pour source principale le trafic routier. Il est un des principaux indicateurs utilisé pour mesurer la pollution atmosphérique liée au trafic des véhicules. Les valeurs préconisées par l'Europe et la France sont de **40 µg/m³ en moyenne annuelle et 200 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 18 heures par an.**

Tableau 3 : Concentrations maximales ou moyenne annuelle estimées ou mesurées en NO₂ (µg/m³)

DES SITES DE MESURES	Influence	Concentration moyenne annuelle en NO ₂ (µg/m ³)	Concentration maximale horaire en NO ₂ (µg/m ³)	Concentration maximale journalière en NO ₂ (µg/m ³)
Station Arles/Lices	Urbain	18	112	49
Station Arles/Roquette	Trafic	25	173	58

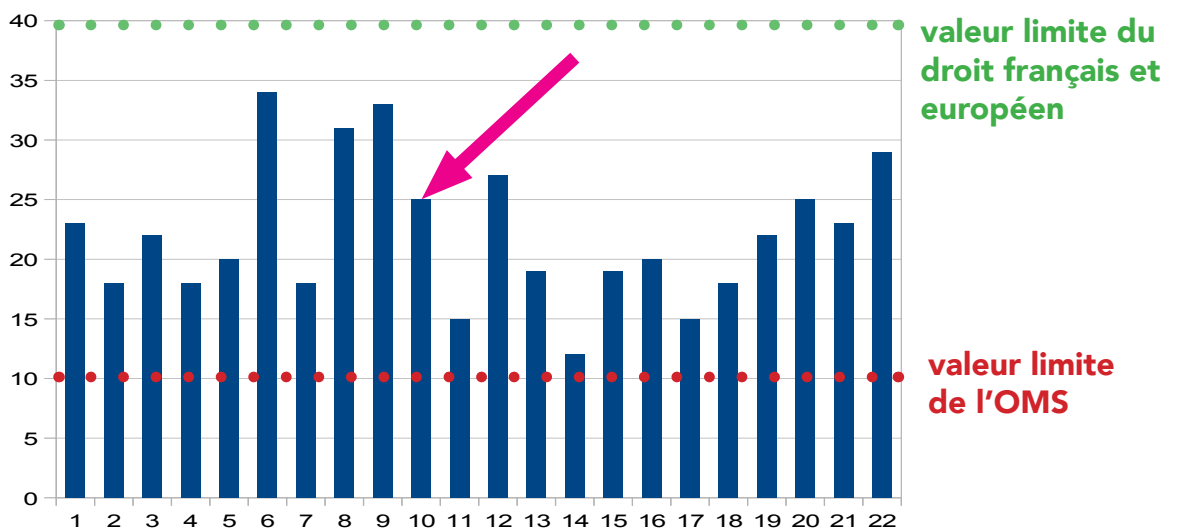
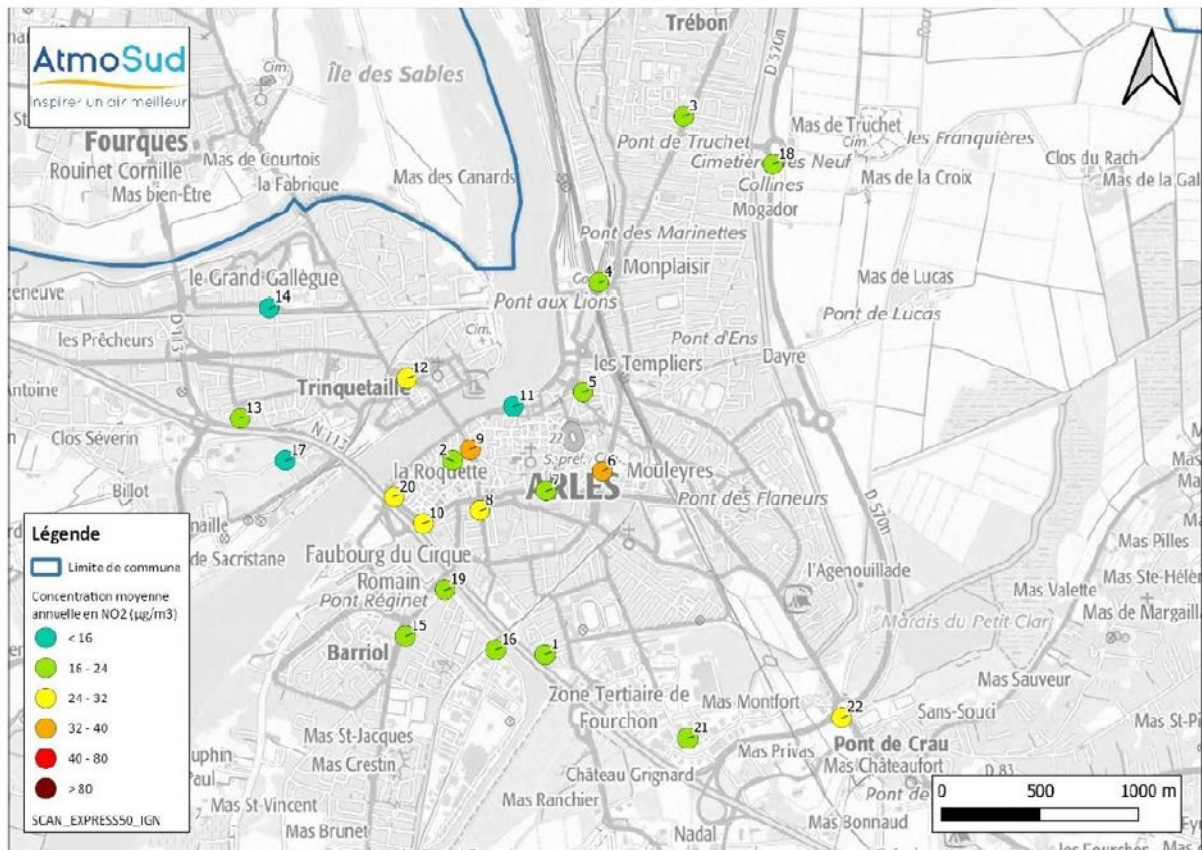
Pour mémoire, la valeur limite 200 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 18 heures par an.

Partie 2.

Analyse de la situation

Les relevés nous prouvent que avec $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle, la station Arles/Roquette est loin derrière les stations : route d'Avignon ($29 \mu\text{g}/\text{m}^3$), Bd Emile combes ($34 \mu\text{g}/\text{m}^3$), la Place Antonelle ($33 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ou l'Avenue du Général Leclerc ($31 \mu\text{g}/\text{m}^3$). En outre ces seuils sont bien en dessous des préconisations européennes ou françaises, même si l'OMS préconise une exposition moyenne ne dépassant pas $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Aucune station sur Arles n'est en dessous des seuils de l'OMS.

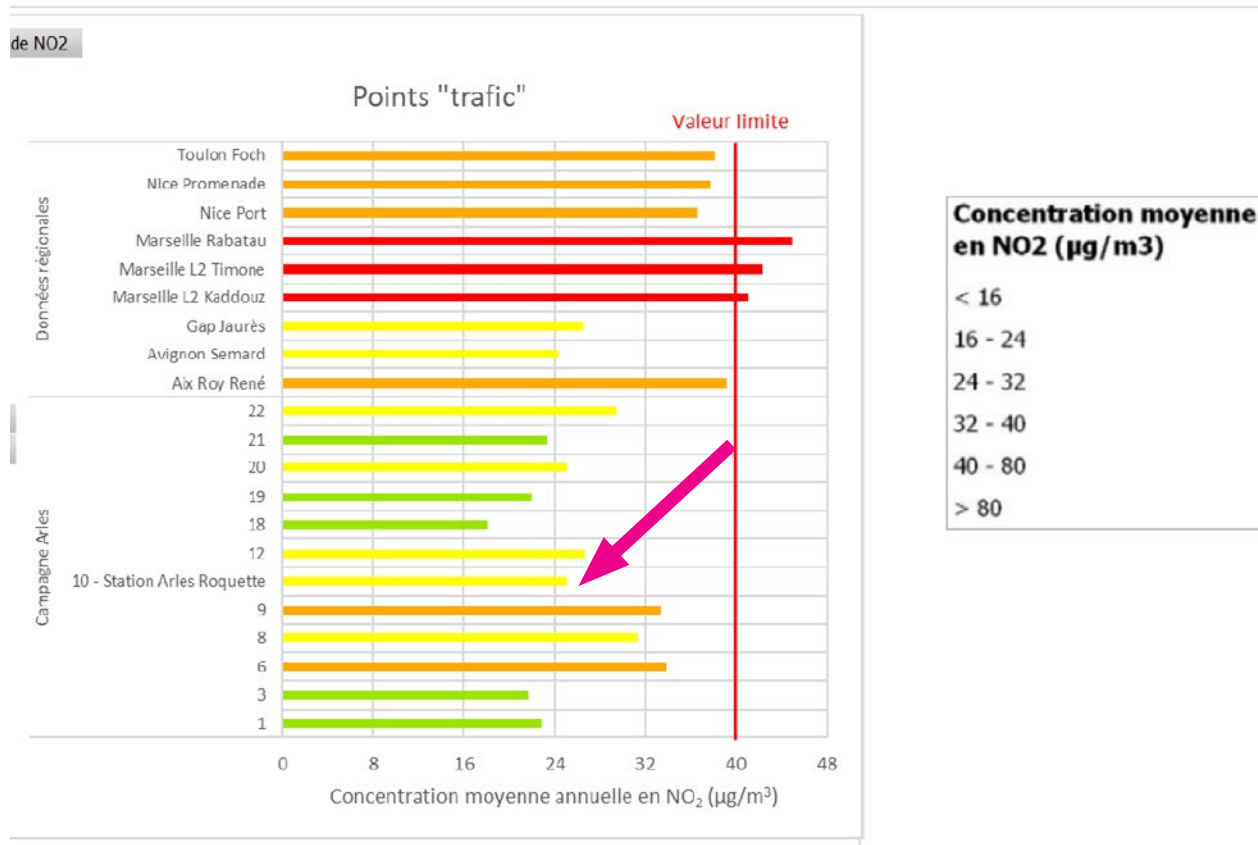
Figure 3 : Concentrations moyennes annuelles estimées ou mesurées en NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) et n° des sites de mesures



Avec une valeur de $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la station de la Roquette, à proximité immédiate de la RN 113, est loin d'être la station la plus marquée par le trafic routier et se situe bien en dessous des standards européens.

Et l'étude Atmosud de dire « Les valeurs moyennes les plus élevées sont observées dans le centre-ville d'Arles, sur ou à proximité immédiate des principaux axes de circulation (boulevard Emile Combes et rue de la République), et non pas en proximité de la N113. Les valeurs les plus faibles sont situées dans un environnement qualifié de fond urbain, c'est-à-dire en retrait des sources directes de pollution telles que le trafic routier dans le cas de cette étude.»

L'étude permet également une comparaison avec d'autres stations urbaines de la région. Sur 21 stations en comparaison, la Roquette est ...15 ième. Encore une fois, une situation plutôt satisfaisante.



Voici la conclusion telle quelle du rapport d'Atmosud :

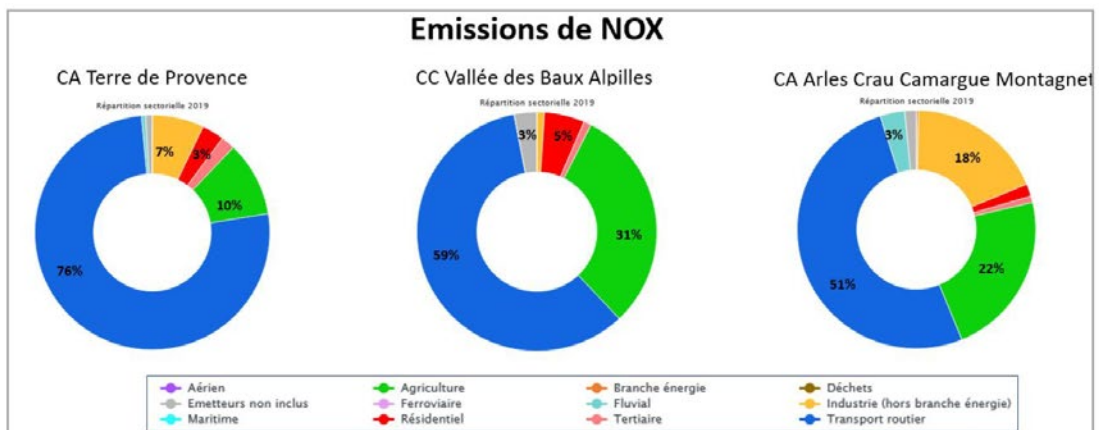
«La ville d'Arles est traversée par la N113, axe très passant avec 63 000 véhicules/jour en moyenne sur l'année. L'exposition à la pollution atmosphérique est un sujet de préoccupation pour les populations, vivant aux abords de cet axe. Dans ce contexte, AtmoSud, en partenariat avec la ville d'Arles et des Comités d'Intérêt de Quartiers, a réalisé en 2019 une campagne de mesures du dioxyde d'azote NO₂, polluant indicateur du trafic routier dans une grande partie de la ville. Une investigation plus poussée a été menée dans le quartier Roquette avec un suivi continu du NO₂ et des particules fines PM₁₀. L'objectif est d'évaluer les niveaux de concentration du polluant NO₂ et sa répartition géographique sur ce territoire. Pour cela, une vingtaine de sites de typologies différentes a été répartie dans la ville et a accueilli, durant 4 semaines en été et 4 semaines en hiver, des échantillonneurs passifs afin d'estimer la concentration annuelle en NO₂ en chaque point investigué. Concernant le dioxyde d'azote, les niveaux moyens annuels estimés par tube passif n'ont présenté aucun dépassement des valeurs limites réglementaires, aussi bien au niveau des sites de fond urbain qu'à proximité du trafic. De plus, les concentrations les plus importantes ont été observées au niveau du centre-ville d'Arles et non pas en proximité de la N113, et sont cohérentes avec les valeurs généralement observées sur la région. La densité du bâti participe à l'accumulation des polluants et confère à ces lieux les niveaux annuels les plus élevés.»

Partie 3. Sur les autres pollutions atmosphériques du territoire

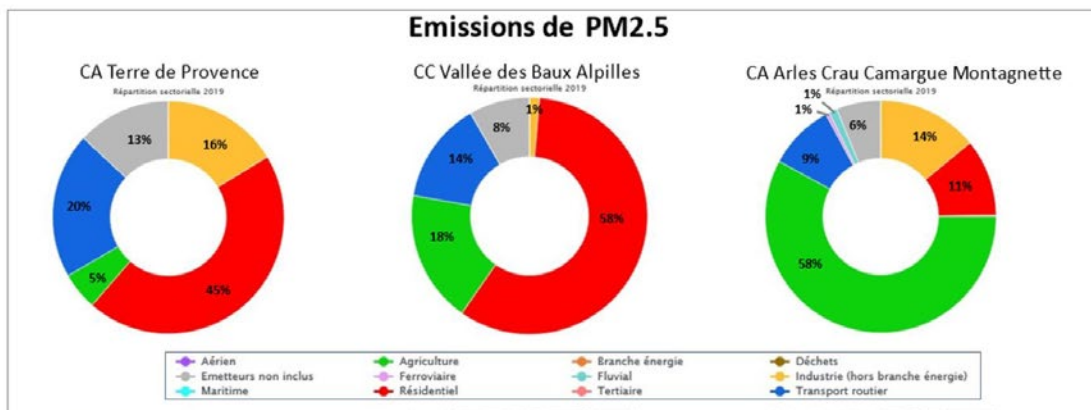
Le travail du PETR (Le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Pays d'Arles) depuis plusieurs années nous permet d'avoir une cartographie précise de l'origine des pollutions atmosphériques du territoire (<https://www.atmosud.org/etude/petr-du-pays-darles-qualite-de-lair-et-exposition-des-populations>)

Les NO₂, desquels nous avons parlé jusqu'à présent se retrouvent comptabilisés dans les NO_x. Généralement, on considère que les particules ayant un diamètre inférieur à 2,5 µm, notamment celles qui ont un diamètre plus petit, peuvent pénétrer dans les ramifications profondes des voies respiratoires (au niveau des alvéoles pulmonaires), et même atteindre la circulation sanguine (Santé Publique France, 2022). Leur mesure est donc particulièrement pertinente pour mesurer les risques de santé liés à l'environnement atmosphérique. Bien qu'ils ne s'agisse pas de hiérarchiser leur dangerosité :

Le dioxyde d'azote (NO₂) peut causer des irritations aux yeux, au nez et à la gorge et peut aussi causer, par inhalation, des irritations des poumons et réduire la fonction pulmonaire. Dans les zones avec beaucoup de NO₂, le risque de crise d'asthme est accru, tout comme le nombre d'hospitalisations dues à des problèmes du système respiratoire.



Indicateurs du trafic routier, les NO et NO₂ ne sont pas exclusivement émis par les véhicules. Ce chiffre se monte à 78 % sur le territoire de Terre de Provence contre 51 % seulement sur ACCM. 40 % des émissions sont du fait de l'agriculture et de l'énergie. (Tableau PETR)



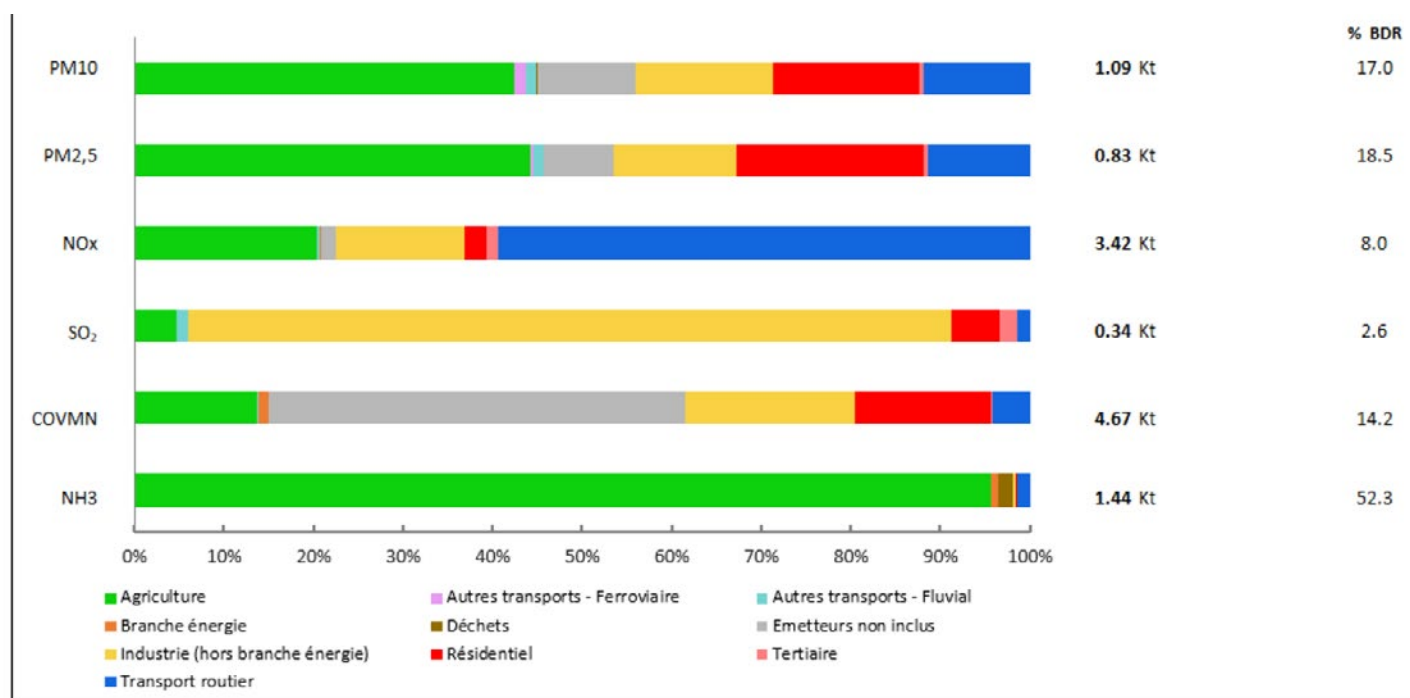
Les micro-particules sont particulièrement dangereuses, car elles pénètrent dans l'organisme. Sur le territoire, le transport routier est responsable de seulement 9 % des émissions, contre 83 % pour l'agriculture, l'industrie et le résidentiel réunis. (Tableau PETR)

Les microparticules - contrairement aux particules qui peuvent être évacuées par le mucus - rentrent loin dans les bronches et descendent jusqu'aux alvéoles pulmonaires. Elles s'y sédimentent et l'organisme ne sait plus quoi en faire, ce qui crée une inflammation. Les bronches s'épaississent alors et sécrètent des glaires qui rendent difficile la circulation de l'air et provoquent l'essoufflement.

Les particules fines (classées dans la catégorie des « cancérogènes probables » Groupe 2A) ont été reconnues responsables de cancers du poumon par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en 2012. Des études menées en France (comme l'étude Pollux) et dans le monde montrent que la pollution altère les échanges respiratoires au niveau des poumons et nécessite un plus grand travail du cœur. Il existe également des risques cardio-vasculaires (angine de poitrine, infarctus, troubles du rythme cardiaque). Soit parce que, agressés par les microparticules, les poumons libèrent des protéines inflammatoires qui passent dans la circulation sanguine et peuvent déclencher des accidents cardio-vasculaires chez des personnes à risque. Soit parce que les particules les plus fines peuvent traverser la paroi des bronches et se retrouver dans la circulation sanguine. Cela épaissit le sang, qui a alors plus de risques de coaguler.

Le NO2 est pertinent pour mesurer l'impact du trafic routier. C'est un gaz particulièrement néfaste pour la santé en cas d'exposition chronique. Mais il ne suffit pas à établir une situation « sanitaire » de l'atmosphère. Dans ce cadre, les micro-particules, cancérogènes et hautement pénétrantes dans l'organisme, ont des effets particulièrement délétères.

Pour autant sur les années 2019/2020, les expositions en micro particules n'ont jamais dépassées les seuils préconisés par l'Europe ou la France (données PETR).



Répartition sectorielle des émissions polluantes sur le Pays d'Arles

Selon le type de polluants, certains secteurs sont plus ou moins incriminés. Si le transport est très important dans l'émissions de GES (Gaz à effet de Serre), il est peu important dans l'émissions des gaz les plus toxiques comme le dioxyde de soufre (SO2) l'ammoniaque (NH3) ou les micro particules. Pour ces éléments qui ont un impact important sur la santé publique, sur le territoire, l'agriculture et l'industrie sont très largement devant. (Tableau PETR)

Discussion

La pollution, réelle ou supposée, générée par la RN 113 est un argument massue des partisans de l'autoroute Nord Camargue.

Le 31 janvier 2022, Monsieur De Carolis, tweetait :

Sais-tu aussi que le tracé du projet ne traverse en aucun cas le périmètre du Parc Naturel de Camargue? Sais-tu qu'à l'heure actuelle la santé de +5000 Arlésiens qui vivent à -150 mètres de la RN113 actuelle est menacée? Sais-tu que nous y recensons +200 accidents par an?



Dans ses récents rapports sur la concertation autour du projet d'autoroute, la DREAL nous dit que les riverains de la RN 113 vivent «en dessus du chiffre préconisé par l'OMS», en omettant de nous dire que c'est le cas de la **totalité des arlésiens**, les seuils mesurés étant tous supérieurs à la donnée de 10 µg/m³ adoptée en 2019. Ainsi, les acteurs institutionnels, politiques et certains acteurs associatifs se sont mis d'accord dans la fabrication d'un mensonge sur la situation sanitaire du territoire.

contournement autoroutier d'Arles **Situation du territoire**

▪ Qualité de l'air

- Sur le secteur d'Arles, la qualité de l'air s'améliore en 2018, conformément à la tendance générale observée depuis plus de 20 ans.
- Malgré cette baisse, **les riverains de la RN113** habitent encore dans une zone dépassant les valeurs seuil définies par l'OMS



Les collectifs de riverains et les CIQs n'ont eu de cesse également de communiquer sur des chiffres bien alarmistes. Les données vont du simple au double ! nous avons procédé à une estimation par orthophoto sur google Earth. Pour les secteurs les plus denses et pour l'habitat collectif, nous avons fait un recensement sur place du nombre de foyers. Nos estimations nous permettent de dire que le nombre de foyers situées à moins de 150 m de la RN 113 est de 1692 logements (estimation haute). Sachant que 8% des logements sont vacants à Arles et que la taille d'un foyer est de 2,1 personnes à Arles (données INSEE 2020), on en arrive à environ 3268 personnes qui vivent à moins de 150 m de la RN 113 ! Même si c'est un chiffre loin d'être négligeable, il est largement inférieur aux chiffres annoncés dans la presse.



La cartographie informatique nous permet de compter rapidement le nombre de maisons situées à proximité de la RN 113

Pourquoi cette échelle de 150 m et jusqu'à quelle distance d'une infrastructure routière est-on fortement exposé à la pollution de l'air ? (source : page FAQ Atmo Auvergne Rhône-alpes) :

«À partir de l'analyse de prélèvements recueillis perpendiculairement à un axe routier, des études ont démontré que les maxima de pollution se trouvent à proximité immédiate de l'axe et que les concentrations décroissent rapidement au fur et à mesure que l'on s'en éloigne.

Ainsi, ces concentrations sont divisées environ par 4 à 100 mètres de l'axe, par 8 à 200 mètres, quels que soient les polluants gazeux considérés (dioxyde d'azote, monoxyde de carbone, particules en suspension, benzène...) et le trafic.

A 300 mètres de l'axe, les concentrations de polluants représentent moins de 10% des concentrations de l'axe et sont souvent comparables aux niveaux de fond de la zone d'étude.»

Ainsi donc, à 50 m de la RN 113, la pollution en NO₂ est déjà divisée par 2, et 80 % de la pollution a disparu à 100 m.

Dans un bilan de la concertation, daté de juin 2021, la Dreal prend soin d'alerter sur l'exposition de « milliers de riverains à des niveaux de pollution importants voire très importants ». Le document évalue la diminution de la pollution au dioxyde d'azote en évoquant un gain de 5 µg/m³ pour 3 000 habitants. Ce qui signifie que pour la DREAL, 80 % de la pollution ne serait pas traitée en cas de réalisation de la nouvelle autoroute ! En passant de 25 à 20 µg/m³ on restera toujours sous les standards français et européens, mais toujours au dessus des seuils fixés par l'OMS.

de soutient ce projet-là, affirme Phi-
ort lippe Ghezzi. Le réseau routier, à
ne- Arles, n'est pas en rapport avec le
sa trafic qui existe. Nous avons un
co- besoin local qui est vital." La
on RN113, chaque jour, doit en ef-
88! fet absorber un trafic de plus de
on 70 000 véhicules, et les projec-
ms tions avancent même le chiffre
lus de 80 000 pour les années à ve-
çu nir, dont la moitié, ou presque,
on de camions. "Un nouveau pont
Co- autoroutier, ce serait une bouffée
so- d'oxygène pour pouvoir ouvrir la
ville, la RN 113 pourrait devenir

Dans la Provence, un responsable de CIQ nous parle d'une projection pour 2020 de «80 000 véhicules dont la moitié ou presque de camions.».

En 2023 le trafic moyen était de 69000 véhicules/jours (DREAL) avec un optimum de 76000 seulement sur le pont. Le trafic camion ne dépasse pas les 10 à 15 %.

La falsification des chiffres, gonflés à chaque nouvelle annonce, est un moyen de marquer les esprits. Les médias, dans l'urgence de sortir un article et sous couvert de donner la parole à tous, ne vérifient que très peu les affirmations lancées à l'emporte pièce.

Dans la même Provence, un autre responsable de CIQ nous parle lui de «10 000 riverains qui ingurgitent des particules fines» ! 5 000 pour Monsieur De Carolis, 10 000 pour les CIQs, qui dit mieux !

Comme exposé dans le travail du PETR, la principale source d'émission des micro-particules du territoire est le fait de l'agriculture, de l'énergie et du résidentiel.

Une très grave source de pollution qui passe sous les radars tant politiques et décideurs ont décidé de ne parler que de la la RN 113.

*nu que le contournement auto-
routier soit relancé, des écolos et
trois associations souhaitent
que les 10 000 riverains de la
RN113 ainsi que la plupart des
Arlésiens continuent d'ingurgi-
ter des particules fines pour
l'éternité!, a-t-il tonné. Ils an-
noncent fièrement avoir été re-
çus par le directeur de cabinet
d'Elisabeth Borne et le chef de ser-*

L'idée d'un nouveau tronçon autoroutier est sortie il y a 30 ans des esprits des développeurs du Grand Port Maritime de Marseille (GPM), afin d'accompagner un développement de la logistique et une ambition folle : faire transiter 4 millions de conteneurs par Fos-sur-mer. Dès lors, il fallait bien de nouvelles routes pour faire passer ces camions. Pour accréditer la nécessité d'un nouvel axe et le faire accepter par les populations locales, il a fallu trouver des arguments. Depuis 30 ans, aucun aménagement n'a été porté sur la RN 113 actuelle pour faire baisser le niveau de nuisance sonore. Sa présence, impossible à nier en plein centre ville de Arles, a été chargée de tous les maux : pollution générée par le trafic, aggravation des bouchons du centre-ville, impossibilité de valoriser le patrimoine architectural, insécurité routière etc. Et aux arlésiens de lier la nuisance sonore, bien réelle et jamais traitée par les élus successifs ou les services de l'état, à toutes les nuisances réelles ou supposées réelles. Les services de l'état et les élus locaux de tous bords ont fait marcher leur imagination. Et les assemblées de citoyens ont vite été la courroie de distribution de la fabrique du mensonge.

En 2008 la crise économique vient mettre un frein aux ambitions de développement du GPM.

En 2018 le Rapport Duron repoussait la réalisation de ce projet à après 2038 pour plusieurs raisons : une raison budgétaire notamment, le peu d'urgence à la réalisation du projet d'autoroute et parce qu'il estimait que les moyens de l'État devaient être mis dans l'amélioration et la sécurisation de l'existant.

"Ce contournement autoroutier, c'est une nécessité, pas un confort!" MONICA MICHEL

À cette époque, la députée locale n'est autre que Monica Michel, ancienne chargée de développement du GPMM, conseillée par son compagnon Monsieur Brassart ancien directeur du même GPMM. à eux, deux ils réussissent pourtant à faire inscrire le projet autoroutier dans la loi mobilité du gouvernement. Tant pis pour les conclusions de Monsieur Duron, pour l'amélioration du cadre de vie et la sécurité des riverains. Ce sera l'autoroute ou rien. Sur ce seul projet, lors des élections municipales de 2020, Madame Michel a réussi à faire un honorable 4, 92 % contre 8, 31 % pour la liste écologiste opposée au projet, qui a rassemblé plus de 26 % des voix au premier tour dans le quartier le plus impacté par la RN 113, loin devant le Maire élu. Ce dernier n'avait d'ailleurs pas voulu se prononcer sur ce projet avant les élections. Les Arlésiens sont ils-vraiment pour l'autoroute, sont-ils bien informés sur ce dossier ?

L'analyse des données nous permet de dire que la pollution en quelques endroits du centre-ville, liée au trafic de la RN 113 est certes avérée, mais qu'elle reste largement dans les standards régionaux. De plus, elle n'est pas la source de dégradation de la qualité sanitaire de l'air la plus importante de l'agglomération arlésienne. La situation au nord de la ville, sur les artères du centre ville et notamment au niveau du pont de Trinquetaille et les pollutions aux micro-particules liées à d'autres activités, sont bien plus alarmistes. Et les prévisions de report de trafic liées à l'autoroute et à un éventuel boulevard urbains sur l'actuelle RN 113 nous promettent une augmentation des émissions dans certains secteurs du centre-ville, Roquette notamment.

Le gain en terme de santé publique parait bien marginal en cas de réalisation de la nouvelle autoroute.

À l'arrivée, ce projet ne répond ni aux objectifs de transition nécessaire et de diminution de nos émissions de GES, ni à une nécessité particulière en termes de santé publique, ni à aucun argument sérieux quant à la dangerosité du tronçon existant. La situation sanitaire de la zone ne changerait absolument pas après cet aménagement, avec au contraire une augmentation du nombre de citoyens touchés par les nuisances. Il importe de sortir du mensonge et de s'attaquer à un vrai plan local de déplacement, de lutter contre les pollutions liées à certaines pratiques agricoles, pour lutter efficacement contre la pollution atmosphérique.

La seule ambition de ce projet est bien de faire passer toujours plus de camions pour le développement du commerce mondialisé, de la logistique, des acteurs de la grande distribution et des gagnants de la mondialisation. Ce projet est issu de la collusion des intérêts particuliers du GPMM et de certains acteurs politiques locaux. Le plus dur sera maintenant d'en convaincre les Arlésiens qui, pour certains, ne sont pas prêts à admettre qu'ils ont été bernés depuis 30 ans.

Démêler le vrai du faux !

La RN 113 est la principale source de pollution liée au trafic routier à Arles !

FAUX

Les stations de mesures à proximité de la RN 113 sont celles qui mesurent le plus fort taux de pollution à Arles !

FAUX

Les résultats des mesures de pollution à proximité de la RN 113 ne répondent pas aux normes européennes !

FAUX

Les stations de mesures à proximité de la RN 113 mettent en évidence une pollution supérieure aux standards régionaux !

FAUX

Le trafic automobile est le principal responsable des émissions de micro-particules !

FAUX

80 000 véhicules dont la moitié de camions empruntent la RN 113 tous les jours !

FAUX

5 000 à 10 000 personnes sont impactées par la pollution de la RN 113 !

FAUX

La DREAL fournit des éléments mensongers dans les documents de concertation en surévaluant l'impact de la pollution de la RN 113 sur le territoire.

VRAI